ESTIMATES

Canadian Transportation Agency

2000-2001
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

Part I – The Government Expenditure Plan provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before 1 March.

Part III – Departmental Expenditure Plans which is divided into two components:

(1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are to be tabled on or before 31 March and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).

(2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services, 2000

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing (PWGSC)
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: 1-800-635-7943
Internet site: http://publications.pwgsc.gc.ca

Catalogue No. BT31-2/2001-III-69

ISBN 0-660-61194-5

100-04162/

CANADIAN TRANSPORTATION AGENCY

OTC·CTA

2000-2001
Estimates

A Report on Plans and Priorities

Approved

Hon. David M. Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport

Table of Contents

Section I: Messages 1

A. Chairman's Message 1

Section II: Agency Overview 3

A. Mandate, Role and Responsibilities 3

B. Objective 4

C. External Factors Influencing the Agency 5

D. Agency Spending Plan 7

Section III: Plans, Results and Resources 9

A. Planned Spending and Full Time Equivalents (FTE) 9

B. Business Line Objective 9

C. Business Line Description 9

D. Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources 9

Section IV: Horizontal Initiatives 15

Regulatory Initiatives 15

Section V: Financial Information 17

Section VI: Other Information 19

Index 23

Section I: Messages

A. Chairman's Message

It is my pleasure to present the Report on Plans and Priorities of the Canadian Transportation Agency (the Agency).

The Agency values its role as an expedient, fair and transparent regulator and quasi-judicial tribunal. Helping transportation providers and users resolve matters quickly and effectively is one of our primary functions. The Agency will continue to resolve formal disputes by issuing decisions within the 120-day statutory deadline, unless the parties agree to extend it. Through consultation and facilitation, the Agency will also continue to help transportation users and providers resolve issues early, before they become formal complaints. In 2000, the Agency will pursue its work on alternative dispute resolution. This process is being developed through collaboration with an advisory committee.

The government's transportation policy calls for an accessible, competitive sector that is regulated only where necessary. The Agency recognizes that market forces should prevail and steps in only when fair and reasonable service does not result. So the Agency must be flexible and adapt quickly to changes within the transportation industry. For example, the airline industry has changed significantly, and the Agency is prepared to carry out any new activities that the government may require of it. As well, the Agency will respond to any new requirements that may arise from the government's review of Canada's grain transportation and handling system.

In 2000, the Agency will also continue its dialogue with various sectors of the transportation industry, shippers, carriers, consumer groups and other levels of government. This encourages an exchange of views on parties' rights and obligations under the current legislative framework, and fosters the growing body of informed opinion on how the *Canada Transportation Act* (the Act) has benefited or constrained various parties. This information should prove useful when the Minister of Transport calls for the statutory review of the Act required by section 53 of the Act. This review will likely begin in the summer of 2000 and the Agency will provide assistance if asked.

As one of many players in transportation, we believe the Agency contributes to the well-being of Canada's transportation system by providing necessary information and appropriate services to those working to improve the system. We will continue to provide our expertise, adapt to change and play an active role in achieving an efficient and accessible transportation system. At the Agency, we are committed to this objective.

Marian L. Robson

Section II: Agency Overview

A. Mandate, Role and Responsibilities

The Agency is an independent, quasi-judicial, administrative tribunal responsible for making decisions on a wide range of matters affecting Canadian transportation. The Agency's mandate to make decisions extends to issuing licences to rail and air carriers, and includes authority to resolve some transportation rate and service complaints. The Agency has the authority to remove undue obstacles to the mobility of persons with disabilities, who use the federally-regulated transportation network. The Agency also implements transportation policy as established by Parliament in the Act and is the aeronautical authority for Canada on matters related to the economic regulation of air carriers.

The Agency is an economic regulator and uses its regulatory authority in conjunction with its dispute resolution powers. When appropriate, the Agency encourages parties to resolve disputes informally, and its employees are constantly looking for ways to do so. The Agency maintains its quasi-judicial independence, while still acting as an educator and facilitator in the Canadian transportation industry.

Because the Agency's investigative powers are largely complaint driven and reactive, it has taken steps to reach more and more shippers, carriers and travellers to help them fully understand its roles and responsibilities. Therefore, its communications and consultation activities are very important. The Agency has made concrete efforts to explain the workings of Canada's transportation legislation and to describe the Agency's processes to Canadians. The Agency also asks for and listens to opinions on regulatory changes that will affect the transportation industry.

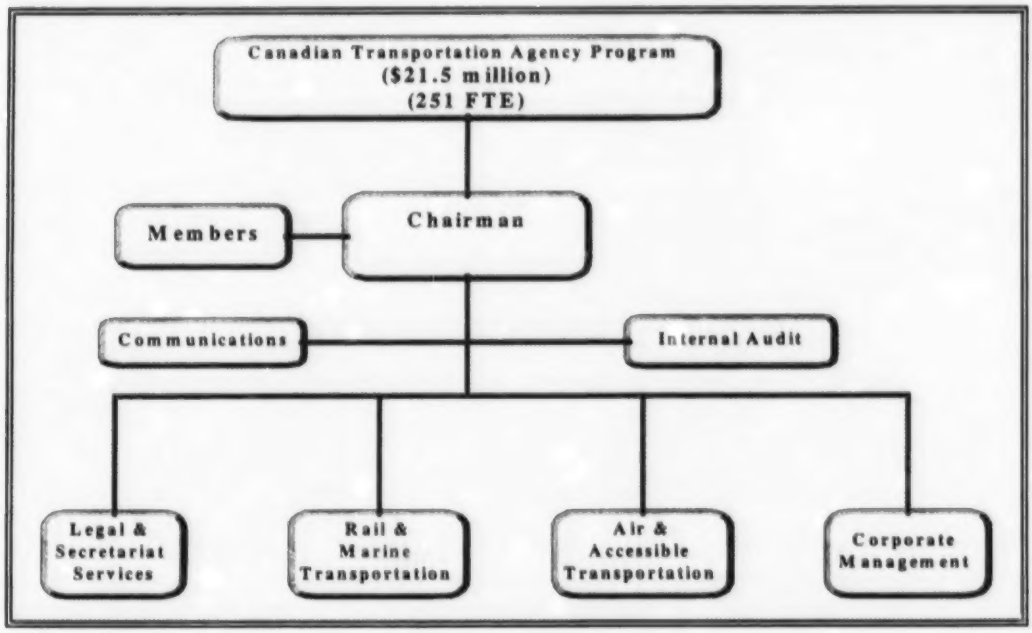
> Our mission is to administer transportation legislation and government policies to help achieve an efficient and accessible transportation system by education, consultation and essential regulation.

The Agency is a single business line—the Canadian Transportation Agency Program. It is divided into four sub-business lines: Members and Regulatory Support, Rail and Marine Transportation, Air and Accessible Transportation and Corporate Management.

The Agency exercises its powers through its seven members, appointed by the Governor in Council: a chairperson, vice–chairperson and five members. The Governor in Council may also appoint up to three temporary members. The Agency's organizational structure comprises four branches: the Rail and Marine Transportation Branch, the Air and Accessible Transportation Branch, the Legal Services and Secretariat Branch, and the Corporate Management Branch. The heads of each branch report to the chairperson.

The two program branches, the Rail and Marine Transportation Branch and the Air and Accessible Transportation Branch, relate to the Agency's regulatory functions. The Legal Services and Secretariat Branch and the Corporate Management Branch provide regulatory and administrative support. The Agency's headquarters are located in the National Capital Region. Agency personnel working in field offices in six cities across Canada carry out air and accessibility enforcement activities.

Table 2.1: Organization Structure - Canadian Transportation Agency Program



B. Objective

The Agency contributes to the attainment of an efficient and accessible Canadian transportation system that serves the needs of shippers, carriers, travellers and other users.

C. *External Factors Influencing the Agency*

The Agency's current form and processes reflect Canadian and international approaches to transportation policy; the federal government's ongoing efforts to revise its role and the way it delivers services; and the global environment in which the Agency and its clients operate.

The Agency has the responsibility to apply Government policy in its decisions and orders. Section 5 of the Act states, in part, that transportation is "...essential to serve the transportation needs of shippers and travellers, including persons with disabilities, and to maintain the economic growth and well-being of Canada and its regions....". It further states that this is best achieved under conditions that ensure "competition and market forces are, whenever possible, the prime agents in providing viable and effective transportation services...."

While Transport Canada provides policy support to the Minister and regulates transportation safety, the Agency is responsible for the economic regulation of publicly available transportation under federal jurisdiction. Working with the Department of Foreign Affairs and International Trade and Transport Canada, the Agency also acts as the aeronautical authority for bilateral air agreements and supports the Chief Air Negotiator at bilateral negotiations. The Agency also works with the Canada Custom and Revenue Agency on coasting trade exemptions; with the Canadian Human Rights Commission, Transport Canada, and Human Resources Development Canada on issues related to accessible transportation of persons with disabilities and other accessibility issues; and with the Province of Ontario for the regulation of rail transportation within the province.

Since Agency decisions can affect the international competitiveness of Canadian producers and carriers, the Agency must be sensitive to the environment in which its clients operate. Most Canadians agree that our shippers need economical transportation services to help them compete internationally. It is also important that Canadian carriers have an economic environment in which they can compete and thrive, both domestically and internationally.

The rail industry is part of a highly-competitive global marketplace, and is under significant pressure to find creative solutions to transportation problems in order to compete efficiently. The Agency therefore must be prepared to adapt to an industry whose structure is changing significantly. Major rail mergers, rationalization, buyouts of rival companies, the creation of inter-modal companies, the proliferation of provincial and federal short-line railways, the emergence of regional railways and the commercialization of transport services all affect the Agency's activities.

Similarly, the marine industry is changing. The new *Canada Marine Act* established Canada port authorities, divested other ports and authorities, commercialized the St. Lawrence Seaway. Under the *Canada Marine Act*, the Agency has new responsibilities regarding charges that port authorities may levy. The *Pilotage Act* was also amended. One of the amendments required the Minister of Transport to review specific pilotage issues and to submit a report to Parliament on the findings of this review. The Minister asked the Agency to undertake this review and to make recommendations to him. The Minister tabled his report in the House of Commons in November 1999. The report contained the Agency's recommendations and Transport Canada's responses to those recommendations. This report is considered a first step in ensuring a healthy, efficient regime that will respond to the legitimate needs of its users, ensure navigational safety and protect the marine environment.

The air transportation sector is evolving rapidly. The proposed legislative changes relating to the current restructuring of the Canadian airline industry, tabled in the House of Commons in February 2000, will give to the Agency an additional consumer protection role in the domestic industry. International airline alliances, liberalization of market access, multilateralism, code-sharing services and other developments are all increasing the need to interpret legislation and bilateral agreements. The Agency acts as the aeronautical authority for Canada and administers some 70 bilateral air agreements. The Minister's ongoing review of international passenger charter policy may result in changes to the current regulatory framework.

In the past few years, there has been steady progress in making the Canadian transportation system more accessible to persons with disabilities. In keeping with the government's policy to find alternatives to regulations, the Agency will continue to develop voluntary codes of practice and guidelines in consultation with industry and consumers and to adjudicate complaints filed by person with disabilities.

Canada's population of seniors is among the fastest growing in the world. It will account for close to 23 percent of all Canadians by the year 2041 as compared to 12 percent today. This demographic shift will alter the economic, social and cultural fabric of our country. The tourism industry realizes that, as Canadian society ages, more travellers will have impaired mobility, vision or hearing and accessible transportation systems will become even more important. As it focuses on elderly people as an untapped market, the industry is paying more attention to customers with disabilities.

D. Agency Spending Plan

Table 2.2: CTA Spending Plan

(thousands of dollars)	Forecast Spending * 1999-2000	**Planned Spending 2000-2001**	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
Total Main Estimates	21,109	**21,442**	21,442	21,442
Adjustments **	924	**0**	0	0
Net Planned Spending	22,033	**21,442**	21,442	21,442
Plus: Cost of services received without charge	2,426	**2,522**	2,522	2,522
Net Cost of Program	24,459	**23,964**	23,964	23,964
Full Time Equivalents	251	**251**	251	251

* Reflects best forecast of total net planned spending to the end of the fiscal year.

** Adjustments are to accommodate approvals obtained since the Annual Reference Level Update (ARLU) exercise.

Section III: Plans, Results and Resources

A. Net Planned Spending and Full Time Equivalents (FTE)

As mentioned previously, the Agency is a single business line organization. Table 2.2 reflects planned spending and FTE use for the Agency.

B. Business Line Objective

To contribute to the attainment of an efficient and accessible Canadian transportation system that serves the needs of shippers, carriers, travellers and other users.

C. Business Line Description

The Canadian Transportation Agency program is responsible for processing matters that come under the jurisdiction of the *Canada Transportation Act* and other related legislation, as they affect the rail, air and marine activities within federal jurisdiction. It examines applications, hears complaints and conducts investigations. It administers various competitive access and dispute resolution provisions relating to matters between railways and other affected parties such as shippers, municipalities, utility companies, landowners and other railways. It prepares the maximum rate scales annually for the movements of western grain and undertakes statutory costing activities. It protects the interests of consumers and carriers by ensuring that air carriers operating to, from and within Canada meet certain minimum economic requirements. To this end, it administers an air carrier licensing system, international air agreements and international air tariffs. Consumers' interests are also protected through a certificate of fitness system for railways. It is also responsible for ensuring that undue obstacles to the mobility of persons with disabilities are removed from federally regulated transportation services and facilities.

D. Key Results Commitments, Planned Results, Related Activities and Resources

Key Result Commitment - An administrative tribunal that helps achieve an efficient and accessible Canadian transportation system for all modes under federal jurisdiction

Planned Results

1- To make sound quasi-judicial decisions within statutory time frames

2- To develop effective and essential regulation through consultation
3- To protect consumers and carriers by administering an air carrier licensing system, rail certificates of fitness, international air agreements, international air tariffs and a regulatory compliance program
4- To increase the use of alternative dispute resolution (ADR) mechanisms
5- To improve access to the Canadian transportation system for persons with disabilities
6- To issue the maximum rate scale for western grain movements before April 30 every year
7- To increase awareness of the Agency among stakeholders, clients and Canadian consumers
8- To advise the government on the assessment of the operation and any difficulties observed in the administration of the *Canada Transportation Act* and other relevant legislation

Related Activities

1- The Agency provides and will continue to provide carriers, shippers and transportation users with a structured process to resolve issues within 120 days, unless parties have agreed to an extension. This process constitutes the primary role of the Agency and translates into the issuance of an annual average of 1,500 formal Agency decisions and orders covering all modes of transport under federal jurisdiction.

2- The Government of Canada encourages federal departments and agencies to explore voluntary approaches thoroughly before proposing regulations. In keeping with that policy, the Agency has and will continue to develop voluntary codes of practice related to the accessibility of transportation. The Agency will continue to consult its Accessibility Advisory Committee frequently. This Committee — comprised of groups representing persons with disabilities, industry, manufacturers and other government departments—works closely with the Agency in developing codes of practice. So far, the Agency has issued codes of practice for the air, rail and marine industries. It will initiate work on a fourth code of practice aimed at eliminating communication barriers to the mobility of travellers with sensory disabilities. The Agency will also use surveys and other consultation tools to monitor the transportation industry's application of voluntary codes. This will allow it to assess the effectiveness of the voluntary approach and to determine future actions. In addition, the Agency will survey travellers with disabilities to get their views on the level of accessibility of the federal transportation network.

When regulations are deemed necessary, the Agency streamlines the regulatory

environment as much as possible. For example, its newly implemented *Canada Transportation Agency Designated Provisions Regulations* introduce graduated penalties to establish a penalty system more commensurate to the seriousness of the offence. These penalties should help the Agency enforce the Act and regulations more efficiently and effectively. The Agency will place special emphasis on those areas that pose the greatest risk to the travelling public, such as a carrier flying without a licence or without appropriate liability insurance.

3- The Agency has many responsibilities. Among other activities, it issues approximately 250 licences for domestic and international air services annually, and monitors the licensing requirements of some 1,700 licensed air carriers. It also protects advance payments from charterers so that they can provide refunds to consumers in cases of non-performance. The Agency assists carriers with such issues as applying for a licence or requesting exemptions from specific requirements. It also helps air travellers with issues ranging from lost baggage to denied boarding. In addition, the Agency participates in bilateral air negotiations to procure additional rights for Canadian air carriers and to administer resulting bilateral agreements.

The proposed bill relating to the airline restructuring in Canada, tabled in Parliament on February 17, 2000, gives additional responsibilities to the Agency. The Agency will develop and implement processes aimed at ensuring the effective and efficient administration of the new legislative provisions once they are approved by Parliament.

4- The Agency encourages parties to resolve disputes informally, and its employees are constantly looking for ways to do so when appropriate. Sometimes, the Agency is able to assist before problems arise. These efforts help the parties to avoid formal adjudication on a complaint, to address concerns or to resolve disputes. The Agency will continue developing and implementing a structured alternative dispute resolution (ADR) mechanism. An advisory committee, comprising representatives of railways and municipal governments associations was formed. It has already discussed the benefits of an Agency ADR system, as well as the areas where it could apply, system design elements, pilot projects and similar topics. The Agency plans to implement a one-year pilot project in the rail mode to thoroughly test and evaluate the system.

5- The *Canada Transportation Act* gives the Agency the power to remove undue obstacles. However, the Act does not define these. It is left to the Agency to define undue obstacles on a case-by-case basis to resolve individual issues and, through regulations and codes of practice, to eliminate systemic barriers. The Agency will continue to investigate and resolve complaints about undue obstacles.

The number of complaints had doubled going from an average of about 30 new complaints a year to 60. The Agency has established a series of benchmarks for accessibility standards, and carriers are improving their services for travellers with disabilities. The Agency joined with its consumer and industry partners to provide practical information to travellers. Through this collaboration, the Agency was able to produce *Taking Charge of the Air Travel Experience – A Guide for Persons with Disabilities*. Over 30,000 copies of this guide were distributed in all formats to individuals, organizations of and for persons with disabilities, government both national and international, travel agents and agencies. The Agency has conducted a survey to determine how well the Guide responds to the needs of travellers with disabilities and seniors. The survey shows that the Guide is responding to the needs of travellers with disabilities. The Agency will continue to publicize and make available the guide to the travelling public.

The Agency participates actively in the Canadian Standards Association (CSA) Strategic Advisory Group on Aging, along with academics and representatives from consumer organizations and service providers. The Advisory Group counsels the organization's board of directors on strategic and policy issues related to standards in an aging society.

6. Government decisions resulting from the comprehensive review of Canada's grain transportation and handling system will significantly affect the Agency's activities related to the transportation of western grain. Until changes occur, however, the Agency will continue to issue an annual rate scale for western grain movements before April 30 every year.

7. The Agency is proactive in seeking opportunities to increase awareness among stakeholders, clients and consumers. It also promotes its corporate role and its nature as an administrative court through its representation at trade shows or conferences, its publications, and its work in media relations.

8. Each year, the Agency assesses the operation of the *Canada Transportation Act* and the difficulties the Agency encountered in administering it. It does so through its Annual Report, which is tabled in the House of Commons. This assessment combines the Agency's experience with the Act with comments received from the industry and other players in transportation through meetings, consultations or surveys. Also, section 53 of the Act allows the Minister of Transport to appoint a person or persons to conduct a comprehensive review of the Act four years after it came into force. The Minister is required to make his appointment(s) prior to July 1, 2000. This review should begin in the summer of 2000. The Agency is prepared to help those conducting the review, if asked. Government decisions made as a result of this review could affect the Agency's mandate and operations.

Resources (millions)

About 80% of the Agency's expenditures of $ 21 million is related to personnel costs, translating to a total of 251 FTE. The Agency does not have any major capital projects. Other operating expenditures relate to the delivery of the Agency's activities, and range from the costs of holding public hearings to the costs of ensuring Agency employees have the proper electronic tools to do their job. The current financial system is based on the organizational structure of the Agency and can be linked to the sub-business lines and activities. Since some results apply to all sub-business lines, it is difficult to extrapolate some of the financial links. The Agency will examine ways it can further improve the links between its financial information and its results information, and it will report progress in future Performance Reports.

Section IV: Horizontal Initiatives

Regulatory Initiatives

Depending on the government's decisions concerning the Canadian airline restructuring, the Agency may have to review parts of the *Air Transportation Regulations*. Otherwise, there are no major regulatory initiatives scheduled for implementation during the planning period.

Section V: Financial Information

Table 5.1: Net Cost of Program for 2000-2001

(thousands of dollars)	2000-2001
Net Planned Spending	**21,442**
Plus: Services Received without Charge	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	**1,700**
Contributions covering employers' share of insurance premiums and costs paid by TBS	**782**
Workman's compensation coverage provided by Human Resources Canada	**40**
	2,522
2000-2001 Net cost of Program	**23,964**

Table 5.2: Summary of Transfer Payments

(thousands of dollars)	Forecast Spending 1999-2000	**Planned Spending 2000-2001**	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
Contributions				
Contribution to the Canadian Transportation Research Forum				
Total	4	**4**	4	4

Section VI: Other Information

Table 6.1: List of Statutes and Regulations

Statutes and Regulations Currently in Force

The Agency has sole responsibility for:

Canada Transportation Act	*S.C. 1996, c. 10*

The Agency shares responsibility to Parliament for the following Acts:

Access to Information Act	*R.S.C. 1985, c. A-1*
Canada Marine Act	*S.C. 1998, c. 10*
Canadian Environmental Assessment Act	*S.C. 1992, c. 37*
Civil Air Navigation Services Commercialization Act	*S.C. 1996, c. 20*
Coasting Trade Act	*S.C. 1992, c. 31*
Energy Supplies Emergency Act	*R.S.C. 1985, c. E-9*
Financial Administration Act	*R..C.C. 1985, c. F-11*
Pilotage Act	*R.S.C. 1985, c. P-14*
Privacy Act	*R.S.C. 1985, c. P-21*
Railway Relocation and Crossing Act	*R.S.C. 1985, c. R-4*
Railway Safety Act	*R.S.C. 1985, c. 32 (4th Supp.)*
St. Lawrence Seaway Authority Act	*R.S.C. 1985, c. S-2*
Shipping Conferences Exemption Act, 1987	*R.S.C. 1985, c. 17 (3rd Supp.)*

The Agency has sole responsibility for the following regulations:

Air Transportation Regulations
Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations
National Transportation Agency General Rules
Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations
Railway Costing Regulations
Railway Interswitching Regulations
Railway Third Party Liability Insurance Coverage Regulations
Railway Traffic and Passenger Tariffs Regulations
Railway Traffic Liability Regulations
Uniform Classification of Accounts and Related Railway Records

The Agency shares responsibility to Parliament for the following regulations:

Carriers and Transportation and Grain Handling Undertakings Information Regulations
The Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc. Regulations
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. Regulations

Table 6.2: References

Postal address: Canadian Transportation Agency
Ottawa, Canada K1A 0N9

Web site: www.cta-otc.gc.ca

Annual Report 1998 www.cta-otc.gc.ca/eng/toc.htm#Publications and Reports

Contacts for Further Information

Performance Area	Contact Name	Title	Telephone number & Internet address
Regulatory Support	Marie-Paule Scott, Q.C.	General Counsel and Secretary	(819) 953-6698 marie-paule.scott@cta-otc.x400.gc.ca
Air and Accessible	Gavin Currie	Director General	(819) 953-5074 gavin.currie@cta-otc.x400.gc.ca
Rail and Marine	Seymour Isenberg	Director General	(819) 953-4657 seymour.isenberg@cta-otc.x400.gc.ca
Corporate Activities	Joan MacDonald	Director General	(819) 997-6764 joan.macdonald@cta-otc.x400.gc.ca
Planning	Luc Gaudet	Director	(819) 953-2829 luc.gaudet@cta-otc.x400.gc.ca
Communications	Michel Hébert	Director	(819) 953-7666 michel.hebert@cta-otc.x400.gc.ca

This document may be found on the Internet at the following address:

http://www.cta-otc.gc.ca/eng/general/rpp00e.htm

Index

A

Accessible Transportation 1, 5, 6
Air Transportation 4, 6, 9, 11, 15
Alternative Dispute Resolution 1, 6, 10, 11
Annual Report 12, 21

C

Canada Marine Act 6
Canada Transportation Act 1, 5, 9-12
Code of practice 6, 10, 11
Comprehensive Review 1, 12
Consumer protection 9, 11

G

Grain Transportation 1, 12
Guides, pamphlets 12

M

Marine Transportation 6

P

Pilotage Act 6

R

Rail Transportation 5, 10, 11
Regulation 10

S

Senior citizen/older persons 6, 12

BUDGET DES DÉPENSES

Office des Transports du Canada

Budget des dépenses 2000-2001

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2000

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la
poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)
Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943
Site Internet : http://publications.tpsgc.gc.ca

No. de catalogue BT31-2/2001-III-69

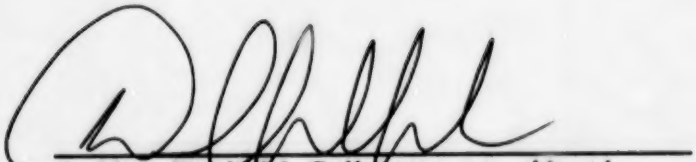
ISBN 0-660-61194-5

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

Budget des dépenses
2000-2001

Un rapport sur les plans et les priorités

Approuvé



Hon. David M. Collenette, c.p., député
Ministre des Transports

Table des matières

Section I : Messages 1

A. Message du président 1

Section II : Vue d'ensemble de l'Office 3

A. Mandat, rôle et responsabilités 3

B. Objectif 5

C. Facteurs externes influant sur l'Office 5

D. Plan de dépenses de l'Office 8

Section III : Plans, résultats et ressources 9

A. Dépenses prévues et équivalents temps plein (ETP) 9

B. Objectif du secteur d'activité 9

C. Description du secteur d'activité 9

D. Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes 10

Section IV : Initiatives horizontales 15

Mesures réglementaires 15

Section V : Renseignements financiers 17

Section VI : Autres renseignements 19

Index 23

Section I : Messages

A. Message du président

J'ai le plaisir de soumettre ce rapport sur les plans et les priorités de l'Office des transports du Canada (ci-après l'Office).

L'Office accorde beaucoup d'importance à son rôle d'organisme quasi judiciaire et de réglementation efficace, équitable et transparent. Une de ses fonctions principales est d'aider les fournisseurs et les utilisateurs des services de transport à régler des questions rapidement et efficacement. L'Office continuera à résoudre les différends en rendant les décisions conformément au délai statutaire de 120 jours, à moins que les parties ne conviennent de prolonger ce délai. Il continuera aussi, à l'aide de sa démarche de consultation et de facilitation, d'aider les utilisateurs et les fournisseurs de services de transports à régler rapidement leurs différends, sans avoir à loger une plainte formelle. Au cours de l'année 2000, l'Office poursuivra son travail concernant le règlement extrajudiciaire des différends. Ce processus est en voie d'élaboration en collaboration avec un comité consultatif.

Dans le cadre de la politique de transport du gouvernement qui préconise le maintien d'un secteur accessible, compétitif et réglementé uniquement lorsque nécessaire, l'Office reconnaît que les forces du marché devraient prévaloir, et qu'il doit intervenir uniquement lorsque des services justes et raisonnables ne sont pas assurés. L'Office doit donc faire preuve de souplesse et s'adapter rapidement aux changements se produisant dans l'industrie du transport. Les changements majeurs au sein de l'industrie aérienne en sont un exemple. L'Office est prêt à assumer toute nouvelle responsabilité que le gouvernement lui assignera à cet égard. De plus, l'Office se conformera à toute nouvelle exigence pouvant résulter de l'examen par le gouvernement du réseau de manutention et de transport du grain.

En 2000, l'Office continuera également ses échanges avec divers secteurs de l'industrie du transport, notamment les expéditeurs, les transporteurs, les consommateurs et les autres paliers de gouvernement. Cela permet l'échange des vues sur les droits et les obligations de ces derniers en vertu du cadre législatif actuel et favorise l'opinion de plus en plus informée sur la façon dont la *Loi sur les transports au Canada* (ci-après la Loi) a profité aux diverses parties ou leur a nui. Cette information devrait s'avérer utile lorsque le ministre des Transports annoncera l'examen statutaire de la Loi en vertu de l'article 53 de celle-ci. Cet examen devrait débuter au cours de l'été 2000. L'Office apportera son soutien si on lui en fait la demande.

En sa qualité d'intervenant dans les secteurs des transports, l'Office croit qu'il est en mesure de contribuer au bien-être du système de transport du Canada par la prestation des renseignements et des services nécessaires à ceux qui travaillent en vue de l'améliorer. Nous continuerons de fournir notre expertise, de nous adapter au changement et de jouer un rôle actif en vue de rendre les systèmes de transport efficaces et accessibles. Nous sommes engagés à l'Office à atteindre cet objectif.

Marian L. Robson

Section II : Vue d'ensemble de l'Office

A. Mandat, rôle et responsabilités

L'Office est un tribunal administratif quasi judiciaire indépendant chargé de rendre des décisions sur une vaste gamme de questions touchant les transports au Canada. Ce mandat couvre la délivrance de licences aux transporteurs ferroviaires et aériens, et comporte des pouvoirs de règlement de certaines plaintes relatives à la tarification et au service dans les transports. L'Office a le pouvoir d'éliminer les obstacles abusifs au déplacement des personnes ayant une déficience dans le réseau des transports de compétence fédérale. L'Office veille à mettre en œuvre les politiques en matière de transports adoptées par le Parlement et agit à titre d'autorité canadienne en matière d'aéronautique sur des questions touchant la réglementation économique des transporteurs aériens.

L'Office est un organisme de réglementation économique. Il a recours à ses pouvoirs réglementaires conjointement avec ses pouvoirs de règlement des différends. Lorsque c'est possible, l'Office encourage les parties à résoudre leurs différends à l'amiable, et son personnel est à l'affût des façons d'y arriver. Il maintient son indépendance quasi judiciaire tout en intervenant, dans des rôles d'éducation et de facilitation, auprès de l'industrie canadienne des transports.

Parce qu'il exerce ses pouvoirs d'enquête en réaction aux plaintes reçues, l'Office a pris des mesures pour communiquer avec un plus grand nombre d'expéditeurs, de transporteurs et de passagers afin que ceux-ci comprennent pleinement son rôle et ses responsabilités. Ses activités de communication et de consultation revêtent de ce fait une grande importance. L'Office a déployé des efforts concrets pour expliquer le fonctionnement des lois canadiennes en matière de transport et pour décrire ses processus aux Canadiens. Il sollicite aussi des opinions sur les modifications à la réglementation qui touchent l'industrie.

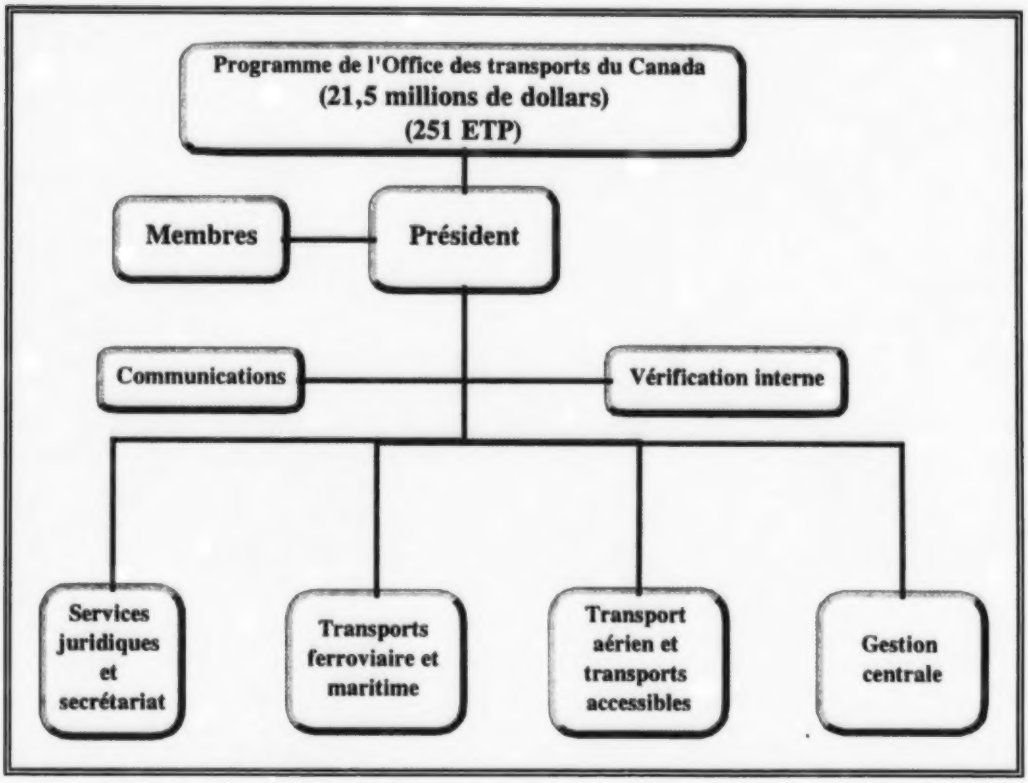
> **Notre mission est d'appliquer la législation touchant les transports ainsi que les politiques du gouvernement en vue de rendre les systèmes de transport efficaces et accessibles à l'aide d'éducation, de consultations et de la réglementation essentielle.**

L'Office a un seul secteur d'activité, soit le programme de l'Office des transports du Canada, et il compte quatre sous-secteurs : Membres et soutien de la réglementation, Transports ferroviaire et maritime, Transport aérien et transports accessibles, et Gestion centrale.

L'Office exerce ses pouvoirs par l'intermédiaire de ses sept membres nommés par le gouverneur en conseil, soit un président, un vice-président et cinq membres. Le gouverneur en conseil est habilité à nommer un maximum de trois membres temporaires. La structure organisationnelle de l'Office comprend quatre directions générales : Transports ferroviaire et maritime, Transport aérien et transports accessibles, Services juridiques et secrétariat, et Gestion centrale. Chaque directeur général relève du président.

Les deux directions générales responsables des programmes, soit Transports ferroviaire et maritime et Transport aérien et transports accessibles, ont trait aux fonctions de réglementation de l'Office. La Direction générale des services juridiques et du secrétariat et la Direction générale de la gestion centrale assurent un soutien administratif et un soutien de la réglementation. L'administration centrale de l'Office est située au sein la région de la capitale nationale. Le personnel de l'Office détaché dans les bureaux régionaux au sein de six villes canadiennes exerce des activités d'application des lois et règlements en matière de transport aérien et d'accessibilité.

Tableau 2.1 : Organisation — Programme de l'Office des transports du Canada



B. Objectif

L'Office contribue à la mise en place d'un réseau de transport national à la fois efficient et accessible qui répond aux besoins des expéditeurs, des transporteurs, des voyageurs et autres utilisateurs.

C. Facteurs externes influant sur l'Office

L'actuelle forme de l'Office et ses processus se veulent le reflet des approches canadiennes et internationales concernant la politique sur les transports, des efforts permanents du gouvernement fédéral visant la révision de son rôle et de sa façon de fournir des services, ainsi que du milieu global dans lequel œuvrent l'Office et ses clients.

L'Office est chargé d'appliquer la politique gouvernementale dans ses décisions et ses arrêtés. Aux termes de la l'article 5 de la Loi, la mise en œuvre d'un réseau de

transport « est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs — y compris des personnes ayant une déficience — en matière de transports comme à la prospérité et à la croissance économique du Canada et de ses régions (...) ». Pour mettre un tel réseau en place, il faut que « la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que la chose est possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces (...) ».

Alors que le rôle de Transports Canada est d'appuyer les politiques du ministre et de réglementer la sécurité des transports, celui de l'Office est d'être responsable de la réglementation économique des transports de compétence fédérale. Avec la collaboration du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et de Transports Canada, l'Office fait également fonction d'autorité officielle en matière d'aéronautique au chapitre des accords aériens bilatéraux et il apporte son soutien au négociateur en chef lors des négociations bilatérales. L'Office entretient des rapports avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada concernant les exemptions relatives au cabotage; avec la Commission canadienne des droits de la personne, Transports Canada et Développement des ressources humaines Canada en ce qui concerne le transport accessible pour les personnes ayant une déficience et autres questions d'accessibilité; et avec la province de l'Ontario pour la réglementation du transport ferroviaire dans cette province.

Comme ses décisions ont une influence sur la compétitivité internationale des producteurs et des expéditeurs canadiens, l'Office doit connaître le milieu dans lequel ses clients exercent leurs activités. Pour la plupart des Canadiens, c'est l'évidence même : nos expéditeurs ont besoin de services de transport économiques pour les aider à soutenir la concurrence internationale, tandis que les transporteurs canadiens ont besoin d'un cadre économique pour être concurrentiel et se développer tant à l'échelle nationale qu'internationale.

L'industrie du transport ferroviaire fait partie d'un marché global très concurrentiel et fait face à beaucoup de pressions pour trouver des solutions novatrices à des problèmes de transport de façon à être en mesure de soutenir la concurrence de façon efficiente. En conséquence, l'Office doit travailler en fonction d'une industrie dont la structure subit constamment des changements importants. Ainsi, les activités de l'Office subissent l'influence des fusions des principaux transporteurs ferroviaires, de la rationalisation, des prises de contrôle d'entreprises rivales, de la création de compagnies intermodales, de la prolifération de transporteurs ferroviaires secondaires provinciaux et fédéraux, de l'apparition des chemins de fer régionaux et de la commercialisation des services de transport.

L'industrie du transport maritime connaît également des changements. La nouvelle *Loi maritime du Canada* prévoit maintenant l'établissement d'administrations portuaires canadiennes, la cession de certains ports et havres, et la commercialisation de

la voie maritime du Saint-Laurent. En vertu de la *Loi maritime du Canada*, l'Office est habilité à enquêter sur les frais imposés par les administrations portuaires. On a aussi modifié la *Loi sur le pilotage*. Une de ces modifications exige que le ministre des Transports examine certains aspects du système de pilotage et qu'il fasse rapport sur ses constatations au Parlement. Le ministre a demandé à l'Office de procéder à cet examen et de lui faire ses recommandations. Le ministre a déposé son rapport à la Chambre des communes en novembre 1999. Le rapport comprenait les recommandations de l'Office et les réponses de Transports Canada à ces recommandations. Ce rapport est un premier pas vers un régime sain et efficace qui répondra aux besoins légitimes de ses utilisateurs, assurera la sécurité du transport maritime et protégera l'environnement marin.

Le secteur du transport aérien évolue rapidement. Les changements législatifs proposés concernant la restructuration actuelle de l'industrie du transport aérien au Canada, qui ont été déposés à la Chambre des communes en février 2000, prévoient pour l'Office un rôle supplémentaire de protection des consommateurs quant à l'industrie nationale. Alliances au niveau international de compagnies aériennes, libéralisation de l'accès au marché, multilatéralisme, partage des codes de réservation et autres développements, voilà autant de facteurs qui ont pour effet d'accroître la nécessité d'interpréter la législation et les accords bilatéraux. L'Office fait fonction d'autorité canadienne en matière d'aéronautique et voit à l'administration des quelque 70 accords bilatéraux de services aériens qui ont été conclus. L'étude que mène actuellement le ministre sur la politique des services affrétés internationaux de transport des passagers, se traduira probablement par des changements dans l'actuel cadre réglementaire.

Ces dernières années, des progrès constants ont été réalisés pour rendre le système de transport du Canada plus accessible aux personnes ayant une déficience. Conformément à la politique du gouvernement pour l'adoption de solutions de rechange à la réglementation, l'Office continuera d'élaborer des codes de pratiques volontaires ainsi que des directives avec le concours de l'industrie et des consommateurs, et de se prononcer sur les plaintes déposées par des personnes ayant une déficience.

La population canadienne des personnes âgées est parmi celles qui augmentent le plus rapidement au monde. D'ici 2041, elle représentera près de 23 % de la population totale du Canada, contre 12 % à l'heure actuelle. Ce changement démographique aura des conséquences sur les secteurs économique, social et culturel de notre pays. L'industrie du tourisme est consciente que plus la société canadienne vieillit, plus le nombre de voyageurs ayant une mobilité réduite ou une déficience visuelle ou auditive augmentera et plus les systèmes de transport accessibles deviendront importants. Tout en se concentrant sur les personnes âgées comme marché inexploité, l'industrie accorde une plus grande attention aux clients ayant une déficience.

D. Plan de dépenses de l'Office

Tableau 2.2 : Plan de dépenses de l'OTC

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 1999-2000*	**Dépenses prévues 2000-2001**	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Total du Budget principal des dépenses	21 109	**21 442**	21 442	21 442
Rajustements **	924	**0**	0	0
Dépenses prévues nettes	22 033	**21 442**	21 442	21 442
Plus : Coût des services reçus sans frais	2 426	**2 522**	2 522	2 522
Coût net du programme	24 459	**23 964**	23 964	23 964
Equivalents temps plein	251	**251**	251	251

* Ce montant reflète les prévisions les plus justes du total des dépenses prévues à la fin de l'exercice courant.

** Les rajustements tiennent compte des approbations qui ont été obtenues depuis la mise à jour annuelle des niveaux de référence (MAJNR).

Section III : Plans, résultats et ressources

A. Dépenses prévues nettes et équivalents temps plein (ETP)

Tel que mentionné précédemment, l'Office a un seul secteur d'activité. Le tableau 2.2 illustre les dépenses prévues par l'Office ainsi que son utilisation des ETP.

B. Objectif du secteur d'activité

Contribuer à la mise en place d'un réseau de transport national à la fois efficient et accessible qui répond aux besoins des expéditeurs, des transporteurs, des voyageurs et autres utilisateurs.

C. Description du secteur d'activité

Le programme de l'Office des transports du Canada a pour but de traiter les questions assujetties à la *Loi sur les transports au Canada* et à des lois connexes, dans les secteurs ferroviaire, aérien et maritime de compétence fédérale. L'Office examine des demandes, entend des plaintes et mène des enquêtes. Il applique diverses dispositions sur l'accès concurrentiel et le règlement des différends pour régler des questions mettant en cause une compagnie de chemin de fer et d'autres parties (expéditeurs, municipalités, entreprises de services publics, propriétaires fonciers, autres transporteurs ferroviaires). Il établit chaque année le barème des prix maximums pour le transport du grain de l'Ouest et applique les modalités législatives pour l'établissement des coûts. L'Office défend les intérêts des consommateurs et des transporteurs en s'assurant que les transporteurs aériens exploitant des services à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada remplissent certaines exigences minimales sur le plan économique. Pour ce faire, il administre un système de délivrance de licences de transport aérien, des ententes internationales et des tarifs internationaux. Les intérêts des consommateurs sont aussi protégés par l'entremise d'un système de certificats d'aptitude pour les compagnies de chemin de fer. Enfin, l'Office a pour tâche de supprimer des services et installations de transport de compétence fédérale tout obstacle abusif qui nuit aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience.

D. *Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes*

Principal engagement en matière de résultats — Un tribunal administratif qui contribue à rendre le réseau de transport canadien efficace et accessible pour tous les modes de transports de compétence fédérale

Résultats escomptés

1- Rendre des décisions quasi judiciaires judicieuses à l'intérieur des délais prescrits par la Loi
2- Élaborer, grâce à des consultations, une réglementation efficace et essentielle
3- Protéger les consommateurs et les transporteurs en administrant un système de délivrance de licences aux transporteurs aériens, un système de délivrance de certificats d'aptitude aux transporteurs ferroviaires, des accords et des tarifs aériens internationaux, et un programme d'application des règlements
4- Augmenter l'utilisation de mécanismes de règlement extrajudiciaire des différends
5- Améliorer l'accès au système de transport du Canada pour les personnes ayant une déficience
6- Établir le barème des taux maximaux pour le transport du grain de l'Ouest avant le 30 avril de chaque année
7- Sensibiliser davantage les parties intéressées, les clients ainsi que les consommateurs canadiens au sujet de l'Office
8- Conseiller le gouvernement quant à l'évaluation de l'effet de la *Loi sur les transports au Canada* (la Loi) et des difficultés observées dans l'application de celle-ci et d'autres lois connexes

Activités connexes

1- L'Office fournit aux transporteurs, aux expéditeurs et aux utilisateurs du système de transport un processus structuré de résolution des questions dans les 120 jours, à moins que les parties ne s'entendent pour prolonger le délai, et continuera de le faire. Ce processus constitue le principal rôle de l'Office et se traduit par l'émission par l'Office d'en moyenne 1 500 décisions et arrêtés formels par année, portant sur tous les modes de transports de compétence fédérale.

2- Le gouvernement canadien encourage ses ministères et organismes à faire une recherche exhaustive des méthodes d'application volontaire avant de proposer des règlements. Dans cet esprit, l'Office a élaboré des codes de pratiques relatifs à l'accès au système de transport et continuera de le faire. L'Office continuera de

consulter régulièrement son Comité consultatif sur l'accessibilité. Ce comité, qui se compose de groupes représentant les personnes ayant une déficience, l'industrie, les fabricants et d'autres ministères, travaille étroitement avec l'Office à élaborer des codes de pratique volontaires. À date, l'Office a des codes de pratiques touchant les modes aérien, ferroviaire et maritime. Il commencera l'élaboration d'un quatrième code de pratiques visant l'élimination des obstacles aux possibilités de déplacement des voyageurs ayant une déficience sensorielle causés par la communication. L'Office utilisera aussi les sondages et autres outils de consultation pour suivre de près l'application des codes volontaires par l'industrie. Cela lui permettra d'évaluer l'efficacité de l'approche volontaire qu'elle a adoptée et à déterminer une ligne de conduite future. De plus, l'Office sondera les voyageurs ayant une déficience afin de connaître leurs opinions sur le niveau d'accessibilité du réseau de transport fédéral.

Lorsque des règlements sont jugés nécessaires, l'Office rationalise le plus possible l'environnement réglementaire. Par exemple, son *Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)*, qui vient d'être mis en application, lance une gradation des sanctions afin d'établir un système de sanctions davantage proportionné à la gravité de la violation. Ces sanctions devraient aider l'Office à appliquer la Loi et les règlements de façon plus efficace. L'Office se penchera particulièrement sur les secteurs qui posent le plus grand risque aux voyageurs, par exemple un transporteur exploitant un service sans licence ou sans assurance-responsabilité adéquate.

3- L'Office a de nombreuses responsabilités. Parmi ses activités, il émet environ 250 licences de services aériens intérieurs et internationaux par année et suit de près les exigences liées aux licences de quelque 1 700 transporteurs aériens licenciés. L'Office protège aussi les paiements anticipés reçus des affréteurs pour pouvoir rembourser les consommateurs en cas de non-exécution. L'Office assiste les transporteurs sur des questions comme les demandes de licences ou l'exemption de certaines exigences. Il aide aussi les voyageurs empruntant l'avion sur des questions allant des bagages égarés au refus d'embarquement par le transporteur. L'Office participe aussi aux négociations d'accords aériens bilatéraux afin d'obtenir des droits supplémentaires pour les transporteurs canadiens et d'administrer les accords bilatéraux qui en découlent.

Le projet de loi proposé concernant la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada, qui a été déposé au Parlement le 17 février 2000, envisage d'accorder des responsabilités supplémentaires à l'Office. L'Office élaborera et mettra en oeuvre différents processus afin d'assurer l'administration efficace et efficiente des nouvelles dispositions législatives dès qu'elles seront entérinées par le Parlement.

4- L'Office encourage les parties à résoudre leurs différends à l'amiable, et son personnel est à l'affût de façons d'y arriver lorsque la situation s'y prête. Dans certains cas, l'Office aide à prévenir les problèmes. Ce genre d'efforts évite non seulement aux parties la nécessité de devoir traiter une plainte formelle, mais aussi de répondre à des inquiétudes ou de faciliter le règlement d'un différend. L'Office continuera d'élaborer et de mettre en place un mécanisme structuré de règlement extrajudiciaire des différends. Un comité consultatif, constitué de représentants de lignes de chemin de fer et d'associations d'administrations municipales, a été formé. Il a déjà abordé les sujets suivants : les avantages d'un système de règlement extrajudiciaire des différends pour l'Office, même les secteurs d'application d'un tel système, des éléments de conception du système, les projets pilotes et autres sujets similaires. L'Office prévoit mettre en place un projet pilote d'un an dans le secteur du transport ferroviaire afin de tester le système de façon exhaustive et de l'évaluer.

5- La *Loi sur les transports au Canada* confère à l'Office le pouvoir d'éliminer les obstacles abusifs sans toutefois les définir. Il appartient à l'Office de définir ces obstacles de façon ponctuelle lorsqu'il reçoit des plaintes spécifiques et lorsqu'il adopte des règlements et des codes de pratiques pour éliminer les obstacles structurels. L'Office continuera d'examiner et de résoudre les plaintes en matière d'obstacles abusifs. Le nombre de plaintes a doublé, passant d'environ 30 nouvelles plaintes en moyenne par année à 60. L'Office a établi des points de référence en matière de normes d'accessibilité et les transporteurs relèvent ce défi pour améliorer les services qu'ils offrent aux passagers ayant une déficience. L'Office s'est associé avec ses partenaires des groupes de consommateurs et de l'industrie pour préparer de l'information pratique à l'intention des passagers. Grâce à cette collaboration, l'Office a produit *Être maître de la situation - Guide de transport aérien à l'intention des personnes ayant une déficience.* Plus de 30 000 exemplaires de ce guide ont été distribués dans tous les formats à des personnes, à des associations de personnes ayant une déficience ou les représentants, à des gouvernements, au Canada comme à l'étranger, et à des agents ou agences de voyages. L'Office a réalisé un sondage pour déterminer dans quelle mesure le guide répond aux besoins des passagers ayant une déficience et des personnes âgées. Les résultats du sondage ont montré que le guide répond aux besoins des personnes ayant une déficience. L'Office continuera à promouvoir le guide et à le rendre disponible au public voyageur.

L'Office participe activement aux travaux du Groupe stratégique consultatif sur le vieillissement de l'Association canadienne de normalisation (ACNOR), regroupant des universitaires et des représentants de groupes de consommateurs, de même que des fournisseurs de services. Ce groupe consultatif informe le conseil d'administration de l'organisation des enjeux stratégiques et politiques liés

à l'élaboration de normes dans une société vieillissante.

6. Les décisions du gouvernement résultant de l'examen exhaustif du réseau de transport et de manutention canadien du grain toucheront de façon significative les activités de l'Office liées au transport du grain de l'Ouest. Cependant, jusqu'à ce que les changements aient lieu, l'Office continuera d'établir un barème annuel pour les mouvements du grain de l'Ouest avant le 30 avril de chaque année.

7. L'Office est proactif dans sa recherche d'occasions d'accroître la sensibilisation des parties intéressées, des clients et des consommateurs. Il fait également la promotion de son rôle et de sa nature comme tribunal administratif au moyen de sa présence lors de foires professionnelles ou de conférences, de ses publications et de son travail de relations avec les médias.

8. Chaque année, l'Office évalue l'effet de la *Loi sur les transports au Canada* et les difficultés que l'Office a éprouvées dans son administration. L'Office accomplit cette tâche grâce à son rapport annuel qui est déposé à la Chambre des communes. Cette évaluation combine l'expérience qu'a l'Office de la Loi avec les commentaires reçus des représentants de l'industrie et d'autres participants du secteur des transports au moyen de rencontres, de consultations ou de sondages. L'article 53 de la Loi prescrit aussi que le ministre des Transports peut nommer une ou plusieurs personnes chargées de procéder à un examen complet de l'application de la Loi quatre ans après son entrée en vigueur. Le ministre doit faire ces nominations avant le 1er juillet 2000. Cet examen devrait débuter à l'été 2000. Si on lui en fait la demande, l'Office est prêt à apporter son aide à la personne ou aux personnes chargées de l'examen. Les décisions que prendra le gouvernement à la suite de cet examen pourraient avoir une incidence sur le mandat et les opérations de l'Office.

Resources (en millions de dollars)

Environ 80 % des dépenses de 21 millions de dollars de l'Office sont liées aux coûts relatifs au personnel, soit un total de 251 ETP. L'Office n'a pas d'importants projets d'immobilisations. Les autres dépenses de fonctionnement sont liées aux activités de l'Office, et vont des coûts liés à la tenue d'audiences publiques aux coûts liés à la fourniture d'outils électroniques adéquats aux employés afin qu'ils puissent faire leur travail. Le système financier actuel est basé sur la structure organisationnelle de l'Office et peut être relié aux sous-secteurs et activités. Comme certains résultats s'appliquent à tous les sous-secteurs, il est difficile d'extrapoler certains liens financiers. L'Office examinera des façons d'améliorer davantage les liens entre ses renseignements financiers et ses renseignements concernant les résultats, et fera rapport sur les progrès dans les rapports ultérieurs sur le rendement.

Section IV : Initiatives horizontales

Mesures réglementaires

Selon les décisions du gouvernement sur la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada, l'Office pourrait avoir à revoir certaines parties du *Règlement sur les transports aériens*. Sinon, il n'y a aucune initiative réglementaire majeure à mettre en place durant la période de planification.

Section V : Renseignements financiers

Tableau 5.1 : Coût net du programme pour 2000-2001

(en milliers de dollars)	2000-2001
Dépenses prévues nettes	**21 442**
Plus : Services reçus sans frais	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	**1 700**
Cotisations aux régimes d'assurance des employés et coûts payés par le SCT	**782**
Protection des accidents de travail assurée par Développement des ressources humaines Canada	**40**
	2 522
Coût net du programme pour 2000-2001	**23 964**

Tableau 5.2 : Sommaire des paiements de transfert

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 1999-2000	**Dépenses prévues 2000-2001**	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Contributions				
Contribution au Groupe de recherche sur les transports au Canada	4	**4**	4	4
Total				

Section VI : Autres renseignements

Tableau 6.1 : Liste des lois et des règlements

Lois et règlements en vigueur

L'Office assume l'entière responsabilité de l'application des lois suivantes devant le Parlement :

Loi sur les transports au Canada ..... *L.C. (1996), ch. 10*

L'Office partage la responsabilité de l'application des lois suivantes devant le Parlement :

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ..... *L.C. (1992), ch. 37*
Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie ..... *L.R.C. (1985), ch. E-9*
Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes .... *L.R.C. (1985), ch. 17 (3e suppl.)*
Loi maritime du Canada ..... *L.C. (1998), ch. 10*
Loi sur l'accès à l'information ..... *L.R.C. (1985), ch. A-1*
Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent ..... *L.R.C. (1985), ch. S-2*
Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile ..... *L.C. (1996), ch. 20*
Loi sur la gestion des finances publiques ..... *L.R.C. (1985), ch. F-11*
Loi sur la protection des renseignements personnels ..... *L.R.C. (1985), ch. P-21*
Loi sur la sécurité ferroviaire ..... *L.R.C. (1985), ch. 32 (4e suppl.)*
Loi sur le cabotage ..... *L.C. (1992), ch. 31*
Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer ..... *L.R.C. (1985), ch. R-4*
Loi sur le pilotage ..... *L.R.C. (1985), ch. P-14*

L'Office assume l'entière responsabilité des règlements suivants :

Classification uniforme des comptes et documents ferroviaires connexes
Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer
Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire
Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience
Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire des marchandises
Règlement sur le calcul des frais ferroviaires
Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers
Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)
Règlement sur les transports aériens
Règles générales de l'Office national des transports

L'Office partage la responsabilité des règlements suivants :

Règlement sur La Corporation du Pont international de la voie maritime, Ltée
Règlement sur les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.
Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain

Tableau 6.2 : Références

Adresse postale : Office des transport du Canada
Ottawa, Canada K1A 0N9

Site Web : www.cta-otc.gc.ca

Rapport annuel 1998
www.cta-otc.gc.ca/fre/toc.htm#Publications et rapports

Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

Secteur	Nom du contact	Titre	Numéro de téléphone et adresse Internet
Soutien de la réglementation	Marie-Paule Scott, c.r.	Avocat général et Secrétaire	(819) 953-6698 marie-paule.scott@cta-otc.X400.gc.ca
Transport aérien et transports accessibles	Gavin Currie	Directeur général	(819) 953-5074 gavin.currie@cta-otc.X400.gc.ca
Transport ferroviaire et maritime	Seymour Isenberg	Directeur général	(819) 953-4657 seymour.isenberg@cta-otc.X400.gc.ca
Services corporatifs	Joan MacDonald	Directeur général	(819) 997-6764 joan.macdonald@cta-otc.X400.gc.ca
Planification	Luc Gaudet	Directeur	(819) 953-2829 luc.gaudet@cta-otc.X400.gc.ca
Communications	Michel Hébert	Directeur	(819) 953-7666 michel.hebert@cta-otc.X400.gc.ca

Ce document est aussi disponible sur Internet à l'adresse suivante :

http://www.cta-otc.gc.ca/fre/general/rpp00f.htm

Index

C

Code de pratique 7, 10-12

E

Examen complet 1, 13

G

Guide, pamphlet 12

L

Loi maritime du Canada 6, 7
Loi sur le pilotage 7
Loi sur les transports au Canada 1, 5, 9, 11-13

P

Personnes âgées, aînés 7, 12
Protection du consommateur 9, 11

R

Rapport annuel 13, 21
Règlement 11
Règlement extrajudiciaire des différends 1, 12

T

Transport accessible 6, 7
Transport aérien 4, 7, 9, 11, 15
Transport du grain 1, 9, 13
Transport ferroviaire 6, 9, 12
Transport maritime 6, 7